Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6629

23. 12. 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Verstärkte Überwachungs- und Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Verbesserung der Regelung über die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrpersonalgesetz.

Aufnahme von Datenschutzbestimmungen.

Abbau administrativer Pflichten durch Verzicht auf die Monatsübersichten für den Werkfernverkehr; dadurch auch Einsparung von 12 Stellen beim Bundesamt für Güterverkehr.

B. Lösung

U. a. Möglichkeit zur Untersagung der Weiterfahrt bei Verstößen.

Änderung der Ordnungswidrigkeitenvorschriften des Fahrpersonalgesetzes.

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und der Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Unmittelbare, meßbare Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten. Die verbesserten Überwachungsmöglichkeiten bedingen keinen personellen Mehraufwand bei den für die Kontrollen zuständigen Behörden des Bundes und der Länder.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 920 01 – Str 193/96

Bonn, den 19. Dezember 1996

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 704. Sitzung am 8. November 1996 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Fahrpersonalgesetzes

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), zuletzt geändert durch Artikel 12 Abs. 79 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:
   a) Die Wörter „von Personenkraftwagen und" werden gestrichen.
   b) Nach den Wörtern „mit einem zulässigen Gesamtgewicht" werden die Wörter ", einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger," eingefügt.
2. § 2 wird wie folgt gefaßt:

„§ 2
Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1) sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8), in der jeweils geltenden Fassung, Rechtsverordnungen
   a) über die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung dieser Verordnungen,
   b) über die Gestaltung und Behandlung der Tätigkeitsnachweise und Kontrollgeräte,
   c) über Ausnahmen von den Mindestaltersgrenzen für das Fahrpersonal sowie Ausnahmen von den Vorschriften über die ununterbrochene Lenkzeit, Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten,
   d) über die Benutzung von Fahrzeugen und,
   e) soweit es zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft erforderlich ist, zur Bezeichnung der Tatbestände, die als Ordnungswidrigkeiten nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 geahndet werden können,

   zu erlassen, soweit der Bundesrepublik Deutschland eine Regelung in den Artikeln 5, 6, 7, 11, 13 und 17 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 sowie in den Artikeln 3, 15, 16 und 19 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und in deren Anhängen anheimgestellt oder auferlegt wird,
2. zur Durchführung des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) (BGBl. II 1974 S. 1473) in der jeweils geltenden Fassung, Rechtsverordnungen
   a) über die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung dieses Abkommens,
   b) über die Ausrüstung mit Kontrollgeräten und ihre Benutzung sowie über die Gestaltung und Behandlung der Tätigkeitsnachweise,
   c) über Ausnahmen von den Mindestaltersgrenzen für das Fahrpersonal,
   d) über die Nichtanwendung des AETR und anderweitige Vereinbarungen und,
   e) soweit es zur Durchsetzung des AETR erforderlich ist, zur Bezeichnung der Tatbestände, die als Ordnungswidrigkeiten nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 geahndet werden können,

   zu erlassen, soweit der Bundesrepublik Deutschland eine Regelung in Artikel 2 Abs. 2, Artikel 3, 4 und 10 Abs. 1 sowie Artikel 12 Abs. 1 des AETR und in dessen Anhängen anheimgestellt oder auferlegt wird,
3. zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Mitglieder des Fahrpersonals, Rechtsverordnungen
   a) über Arbeitszeiten, Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen und Schichtzeiten,
   b) über Ruhezeiten und Ruhepausen,
   c) über die Ausrüstung mit Kontrollgeräten und ihre Benutzung sowie über die Gestaltung und Behandlung der Tätigkeitsnachweise und
   d) über die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung dieser Rechtsverordnungen,
   e) über die Zulässigkeit tarifvertraglicher Regelungen über Arbeits-, Lenk-, Schicht- und Ruhezeiten sowie Ruhepausen und Lenkzeitunterbrechungen,

zu erlassen."

3. § 3 Abs. 2 wird aufgehoben; die Absatzbezeichnung „(1)" wird gestrichen.

4. § 4 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift „Überwachung" wird durch die Überschrift „Aufsicht" ersetzt.

   b) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 8 Abs. 2" ersetzt durch die Angabe „§ 9 Abs. 2", und die Wörter „der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" werden ersetzt durch die Wörter „des Bundesamtes für Güterverkehr", und die Angabe „§ 54a Abs. 2" wird ersetzt durch die Angabe „§ 55 Abs. 3".

   c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

      aa) Nach dem Wort „Unternehmer" werden ein Komma und die Wörter „der Fahrzeughalter" eingefügt.

      bb) Folgender Satz wird angefügt:

      „Mitglieder des Fahrpersonals haben die Tätigkeitsnachweise der Vortage, die nicht mehr mitzuführen sind, unverzüglich dem Unternehmer auszuhändigen."

   d) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

   „(5) Während der üblichen Betriebs- und Arbeitszeit ist den Beauftragten der Aufsichtsbehörden, soweit dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist, das Betreten und Besichtigen der Grundstücke, Betriebsanlagen, Geschäftsräume und Beförderungsmittel gestattet. Das Betreten und Besichtigen außerhalb dieser Zeit oder wenn die Betriebsanlagen oder Geschäftsräume sich in einer Wohnung befinden, ist ohne Einverständnis nur zur Verhütung von dringenden Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zulässig. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

   Soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben der Beauftragten der Aufsichtsbehörden erforderlich ist, können Prüfungen und Untersuchungen durchgeführt und die Einsicht in geschäftliche Unterlagen des Auskunftspflichtigen vorgenommen werden.

   Die Maßnahmen nach den Sätzen 1, 2 und 4 sind von den zu überwachenden Unternehmen und ihren Angestellten, einschließlich der Fahrer, zu dulden."

   e) In Absatz 7 werden nach den Wörtern „im Sinne des Artikels" die Wörter eingefügt „4 des Anhangs zum AETR und der Artikel 7 und".

5. § 5 wird wie folgt gefaßt:

„§ 5

Anordnungsbefugnis, Sicherungsmaßnahmen, Zurückweisung an der Grenze

(1) Werden bei einer Kontrolle auf Verlangen keine oder nicht vorschriftsmäßig geführte Tätigkeitsnachweise vorgelegt oder wird festgestellt, daß vorgeschriebene Unterbrechungen der Lenkzeit nicht eingelegt oder die höchstzulässige Tageslenkzeit überschritten oder einzuhaltende Mindestruhezeiten nicht genommen worden sind, können die zuständigen Behörden die Fortsetzung der Fahrt untersagen, bis die Voraussetzungen zur Weiterfahrt erfüllt sind. Tätigkeitsnachweise oder Kontrollgeräte, aus denen sich der Regelverstoß ergibt oder mit denen er begangen wurde, können zur Beweissicherung eingezogen werden.

(2) Im grenzüberschreitenden Verkehr können Kraftfahrzeuge, die nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind und in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland einfahren wollen, in Fällen des Absatzes 1 an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zurückgewiesen werden.

(3) Rechtsbehelfe gegen Anordnungen nach den Absätzen 1 und 2 sowie zur Durchsetzung der in § 4 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 geregelten Pflichten haben keine aufschiebende Wirkung."

6. In § 6 wird die Angabe „den §§ 7 bis 7c" durch die Angabe „§ 8" ersetzt.

7. § 7 wird wie folgt gefaßt:

„§ 7

Sicherheitsleistung

Wird eine angeordnete Sicherheitsleistung nicht sofort erbracht, so kann die zuständige Behörde die Weiterfahrt bis zur vollständigen Erbringung untersagen."

8. Die §§ 7a, 7b und 7c werden aufgehoben.

9. § 8 wird wie folgt gefaßt:

„§ 8

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 2 Buchstabe b oder Nr. 3 oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung erlassenen vollziehbaren Anordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

2. einer Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder des AETR zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 1 Buchstabe e oder Nr. 2 Buchstabe e für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

3. als Unternehmer entgegen § 3 Satz 1 ein Mitglied des Fahrpersonals entlohnt,

4. entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder nicht oder nicht rechtzeitig einsendet,

5. entgegen § 4 Abs. 3 Satz 2 einen Tätigkeitsnachweis nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,

6. entgegen § 4 Abs. 5 Satz 5 eine Maßnahme nicht duldet oder

7. einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder § 7 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

10. Der bisherige § 8 wird neuer § 9 und wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „geschäftliche Niederlassung" die Wörter „oder der Hauptsitz" eingefügt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" ersetzt durch die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr".

c) Absatz 3 wird gestrichen.

11. § 8a wird aufgehoben.

12. Der bisherige § 9 wird gestrichen.

13. § 10 wird wie folgt gefaßt:

„§ 10
Datenschutzbestimmungen

(1) Die nach § 9 für die Durchführung von Bußgeldverfahren zuständigen Behörden dürfen folgende personenbezogene Daten über abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen der in § 8 Abs. 1 genannten Ordnungswidrigkeiten speichern, verändern und nutzen, soweit dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben sowie für Zwecke der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmens, bei dem der Betroffene angestellt ist, erforderlich ist:

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Betroffenen, Name und Anschrift des Unternehmens,

2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,

3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit,

4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft sowie

5. die Höhe der Geldbuße.

(2) Die in Absatz 1 genannten Behörden übermitteln die Daten nach Absatz 1 für die dort genannten Zwecke

1. an öffentliche Stellen, soweit die Daten für die Entscheidung über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers erforderlich sind, oder

2. auf Ersuchen an Gerichte und die Behörden, die in bezug auf die Aufgaben nach diesem Gesetz Verwaltungsbehörde nach § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind.

(3) Eine Übermittlung unterbleibt, soweit hierdurch schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden und nicht das öffentliche Interesse das Geheimhaltungsinteresse des Betroffenen überwiegt.

(4) Der Empfänger darf die nach Absatz 2 übermittelten Daten nur für den Zweck verarbeiten oder nutzen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(5) Erweisen sich übermittelte Daten als unrichtig, so ist der Empfänger unverzüglich zu unterrichten, wenn dies zur Wahrung schutzwürdiger Interessen des Betroffenen erforderlich ist.

(6) Die nach den Absätzen 1 und 2 gespeicherten Daten sind zwei Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides zu löschen.

(7) § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 Abs. 2 Nr. 6 und 7 des Bundesdatenschutzgesetzes sowie die entsprechenden Vorschriften der Landesdatenschutzgesetze bleiben unberührt."

14. Der bisherige § 10 wird § 11.

Artikel 2

Änderung der Fahrpersonalverordnung

Die Fahrpersonalverordnung vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791), die zuletzt durch Artikel 12 Nr. 77 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 1, 2 und 3 werden aufgehoben.

2. In § 4 Abs. 1 Satz 1 werden nach der Angabe „1985" die Wörter „über das Kontrollgerät im Straßenverkehr" eingefügt.

3. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5
Kontrollgeräte nach dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Auf Grund der Artikel 3 Abs. 1 und Artikel 10 Abs. 1 AETR vom 1. Juli 1970 (BGBl. 1974 II S. 1473) in der Fassung der Bekanntmachung vom ... 1996 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1) hat der Unternehmer in Fahrzeuge, die dem AETR unterliegen und mit

denen das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland befahren wird, vor Antritt derartiger Fahrten Kontrollgeräte einbauen zu lassen. Die Kontrollgeräte nach Satz 1 sind von dem Fahrer zu benutzen. Die Kontrollgeräte sind nach den Artikeln 10 und 11 des Anhangs zum AETR zu betreiben. Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Kontrollgeräte richten sich nach den Vorschriften des AETR einschließlich seines Anhangs und der Anlagen. Kontrollgeräte im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erfüllen die Anforderungen nach Satz 4."

4. § 6 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

      „(4) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 ist der Fahrer nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach höchstens sechs Tageslenkzeiten oder bis zum Ende des sechsten Tages verpflichtet, auch wenn die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht. Die Verpflichtung zur Einlegung der wöchentlichen Ruhezeiten bleibt im übrigen unberührt; jedoch können die wöchentlichen Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilt werden."

   b) Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden Absätze 5 und 6.

   c) Die bisherigen Absätze 6 und 7 werden aufgehoben.

   d) Die bisherigen Absätze 8 und 9 werden Absätze 7 und 8.

5. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) In der Einleitung wird die Angabe „§ 7 Abs. 1 Nr. 1" durch die Angabe „§ 8 Abs. 1 Nr. 1" ersetzt.

   b) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Folgender neuer Buchstabe b wird eingefügt:

         „b) entgegen § 5 Satz 2 ein Kontrollgerät nicht benutzt oder".

      bb) Der bisherige Buchstabe b wird neuer Buchstabe c.

      cc) In dem neuen Buchstaben c wird am Ende das Komma durch das Wort „oder" ersetzt.

      dd) Die bisherigen Buchstaben c und d werden aufgehoben.

   c) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Folgender neuer Buchstabe b wird eingefügt:

         „b) entgegen § 5 Satz 1 ein Kontrollgerät nicht oder nicht rechtzeitig einbauen läßt oder".

      bb) Der bisherige Buchstabe b wird neuer Buchstabe c.

      cc) In dem neuen Buchstaben c werden die Angabe „§ 6 Abs. 5" durch die Angabe „§ 6 Abs. 6" und am Ende das Komma durch einen Punkt ersetzt.

      dd) Die bisherigen Buchstaben c, d und e werden aufgehoben.

6. § 9 wird wie folgt gefaßt:

„§ 9
Ordnungswidrigkeiten
– Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 –

Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Fahrer

   a) entgegen Artikel 5 Abs. 1 oder 2 Unterabs. 1 ein Fahrzeug führt, ohne das dort festgesetzte Mindestalter erreicht zu haben,

   b) entgegen Artikel 5 Abs. 2 Unterabs. 2 ein Fahrzeug führt, ohne den dort festgesetzten Anforderungen zu entsprechen,

   c) entgegen Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1, Unterabs. 2 oder 4 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 4 Satz 1, Artikel 8 Abs. 1, 2 oder 6 oder Artikel 9 Unterabs. 2 die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten nicht einhält,

   d) entgegen Artikel 12 Satz 2 Art oder Grund einer Abweichung von den Bestimmungen nicht vermerkt oder

   e) entgegen Artikel 14 Abs. 5 einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan oder eine Ausfertigung des Linienfahrplanes nicht mit sich führt,

2. als Beifahrer oder Schaffner entgegen Artikel 5 Abs. 3 tätig wird, ohne das dort festgesetzte Mindestalter erreicht zu haben, oder

3. als Unternehmer

   a) entgegen Artikel 5 Abs. 1, 2 oder 3 einen Fahrer, Beifahrer oder Schaffner einsetzt, der die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt,

   b) entgegen Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1, Unterabs. 2 oder 4 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 4 Satz 1 oder Artikel 8 Abs. 1, 2 oder 6, jeweils in Verbindung mit Artikel 15 Abs. 1, nicht dafür sorgt, daß die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten eingehalten werden,

   c) entgegen Artikel 14 Abs. 1, 2, 3 oder 4 einen Linienfahrplan oder einen Arbeitszeitplan nicht, nicht richtig oder nicht vollständig ausarbeitet oder

   d) entgegen Artikel 14 Abs. 6 Satz 1 den Arbeitszeitplan nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt."

7. Nach § 9 werden folgende neue §§ 10 und 11 eingefügt:

„§ 10

Ordnungswidrigkeiten
– Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 –

Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 2 des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Unternehmer oder Fahrer
   a) entgegen Artikel 3 Abs. 1 ein Kontrollgerät nicht benutzt,
   b) entgegen Artikel 13 nicht für das ordnungsgemäße Funktionieren oder die richtige Verwendung des Gerätes sorgt oder
   c) entgegen Artikel 16 Abs. 1 Unterabs. 2 eine Reparatur nicht unterwegs vornehmen läßt,
2. als Unternehmer
   a) entgegen Artikel 3 Abs. 1 erster Halbsatz das Kontrollgerät nicht einbauen läßt,
   b) entgegen Artikel 14 Abs. 1 einem Fahrer die dort vorgeschriebenen Schaublätter nicht aushändigt,
   c) entgegen Artikel 14 Abs. 2 Satz 1 erster Halbsatz oder Satz 2 ein Schaublatt nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt, nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder
   d) entgegen Artikel 16 Abs. 1 Unterabs. 1 eine Reparatur nicht oder nicht rechtzeitig durchführen läßt,
3. als Fahrer
   a) entgegen Artikel 15 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 3 ein Schaublatt verwendet,
   b) entgegen Artikel 15 Abs. 2 Unterabs. 2 oder 3, Abs. 5 oder Artikel 16 Abs. 2 die vorgeschriebenen Aufzeichnungen oder Eintragungen nicht, nicht richtig oder nicht vollständig vornimmt oder eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise vermerkt,
   c) einer Vorschrift des Artikels 15 Abs. 3 über die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt oder das Betätigen der Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes zuwiderhandelt oder
   d) entgegen Artikel 15 Abs. 7 ein Schaublatt nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder
4. als Inhaber einer Werkstatt oder als Installateur entgegen Artikel 12 Abs. 1 oder 2 Satz 1 ein Kontrollgerät einbaut, repariert oder plombiert.

§ 11

Ordnungswidrigkeiten
– Zuwiderhandlungen gegen das AETR –

Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer gegen das AETR verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Fahrer
   a) entgegen Artikel 5 Abs. 1 oder 2 ein Fahrzeug führt, ohne das dort festgelegte Mindestalter erreicht zu haben oder ohne den dort festgesetzten Anforderungen zu entsprechen,
   b) entgegen Artikel 6 Abs. 1 Satz 1 oder 3 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 3 Satz 1 oder Artikel 8 Abs. 1, 2, 6 oder 8 Satz 2 die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten nicht einhält,
   c) entgegen Artikel 9 Satz 2 Art oder Grund einer Abweichung von den Bestimmungen nicht vermerkt,
   d) entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe b oder c Zeiten der beruflichen Tätigkeiten oder Ruhezeiten auf dem Schaublatt nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise vermerkt,
   e) entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe d ein dort genanntes Schaublatt nicht mit sich führt oder nicht vorlegt,
   f) entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe e in Verbindung mit Artikel 10 des Anhangs zum AETR für den ordnungsgemäßen Betrieb, das Bedienen, die richtige Verwendung oder die Instandsetzung des Kontrollgeräts nicht oder nicht rechtzeitig sorgt,
   g) entgegen Artikel 11 Nr. 1 Satz 1 oder 3 des Anhangs zum AETR angeschmutzte oder beschädigte Schaublätter verwendet oder dem Reserveblatt das beschädigte Schaublatt nicht beifügt,
   h) entgegen Artikel 11 Nr. 2 Satz 1 des Anhangs zum AETR ein Schaublatt nicht benutzt,
   i) entgegen Artikel 11 Nr. 2 Satz 2 oder 3 des Anhangs zum AETR ein Schaublatt entnimmt oder über den Zeitraum, für den es bestimmt ist, hinaus verwendet oder
   j) entgegen Artikel 11 Nr. 2 Satz 5 des Anhangs zum AETR eine Änderung nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise vornimmt,
2. als Unternehmer
   a) entgegen Artikel 5 einen Fahrer einsetzt, der die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt,
   b) entgegen Artikel 6 Abs. 1 Satz 1 oder 3 oder Abs. 2, Artikel 7 Abs. 1 oder 3 Satz 1 oder Artikel 8 Abs. 1, 2, 6 oder 8 Satz 2, jeweils in Verbindung mit Artikel 11 Abs. 1, nicht dafür

sorgt, daß die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen oder die Ruhezeiten eingehalten werden,

c) entgegen Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe e zweiter Halbsatz im Falle einer Betriebsstörung nicht dafür sorgt, daß das Kontrollgerät instandgesetzt wird,

d) entgegen Artikel 10 Abs. 2 einem Fahrer die dort genannten Schaublätter nicht aushändigt,

e) entgegen Artikel 10 Abs. 3 ein Schaublatt nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht mindestens zwölf Monate aufbewahrt oder den Kontrollorganen nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,

f) entgegen Artikel 11 Abs. 2 Satz 2 einen festgestellten Verstoß gegen das Übereinkommen nicht oder nicht rechtzeitig abstellt oder eine dort genannte Maßnahme nicht trifft oder

g) entgegen Artikel 10 des Anhangs zum AETR für das ordnungsgemäße Funktionieren oder die richtige Verwendung des Kontrollgerätes nicht sorgt oder

3. als Inhaber einer Werkstatt oder als Installateur entgegen Artikel 9 Nr. 1 oder 2 Satz 1 des Anhangs zum AETR ein Kontrollgerät einbaut, repariert oder plombiert."

8. Der bisherige § 10 wird § 13.

Artikel 3

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

§ 52 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 1993 (BGBl. I S. 1839, 1992), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3491) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.

2. In Absatz 5 werden die Wörter „der Absätze 1 bis 3" durch die Wörter „des Absatzes 1" ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG

Die Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG vom 1. März 1994 (BGBl. I S. 388, 390) wird wie folgt geändert:

1. In der Bezeichnung werden die Wörter „und zusammenfassende Übersichten der Beförderungsleistungen" gestrichen.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 werden nach dem Wort „sind" die Wörter „vom Unternehmer" eingefügt.

   b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

      aa) Satz 1 wird wie folgt neu gefaßt:

      „Als Beförderungs- und Begleitpapiere können die Formblätter nach der Anlage zu § 1 Abs. 3 oder andere im Betrieb übliche Unterlagen verwendet werden."

      bb) Satz 2 wird aufgehoben.

3. § 3 wird aufgehoben.

4. § 4 wird wie folgt gefaßt:

„§ 4

Ordnungswidrig im Sinne des § 99 Abs. 1 Nr. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 1 Abs. 2 oder 4 eine Eintragung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vornimmt."

5. § 5 wird gestrichen.

6. Die Anlage zu § 3 Abs. 1 wird gestrichen.

Artikel 5

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 2 und 4 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der Ermächtigung des Straßenverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes und des Güterkraftverkehrsgesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 6

Neufassung des Fahrpersonalgesetzes und der Fahrpersonalverordnung

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Fahrpersonalgesetzes und der Fahrpersonalverordnung in den vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassungen im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Die Änderungen des Fahrpersonalgesetzes beinhalten im wesentlichen
   - verstärkte Überwachungs- und Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr;
   - Einbeziehung von Datenschutzbestimmungen;
   - Herausnahme der bisherigen Regelung der Ordnungswidrigkeitentatbestände für Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 und gegen das AETR. Statt dessen Einstellung eines Blanketts in die Bußgeldvorschrift und Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, durch Rechtsverordnung die Vorschriften des Gemeinschaftsrechts zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrpersonalgesetz geahndet werden können. Dadurch wird eine größere Flexibilität bei erforderlich werdenden Anpassungen an Änderungen der jeweiligen Sachregelungen gewährleistet. Der Erlaß der entsprechenden Verordnung (Änderungen und Ergänzungen der Fahrpersonalverordnung) ist zeitgleich mit dem Inkrafttreten der Änderungen des Fahrpersonalgesetzes vorgesehen (siehe Artikel 2 und 7).
2. Die Änderungen der Fahrpersonalverordnung beinhalten entsprechend der im Fahrpersonalgesetz neu geschaffenen Ermächtigung nunmehr auch die Bußgeldtatbestände für Zuwiderhandlungen gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 sowie das AETR (siehe Artikel 2).
3. Die Streichung der Monatsübersichten für den Werkfernverkehr im Rahmen des Güterkraftverkehrsgesetzes und der Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG geht zurück auf eine Empfehlung der Unabhängigen Kommission für Rechts- und Verwaltungsvereinfachung des Bundes zur Entlastung der Unternehmen, Bürger und Verwaltungen von administrativen Pflichten. Nachdem die Monatsübersichten nicht mehr für statistische Zwecke benötigt werden und aufgrund ihrer lediglich bedingten Tauglichkeit für Kontrollzwecke, wäre die Beibehaltung dieser für die Unternehmer mit Arbeitsaufwand und Kosten verbundenen Regelung unverhältnismäßig. Dadurch können beim Bundesamt für Güterverkehr zwölf Stellen eingespart werden (siehe Artikel 3 und 4).
4. Die verbesserten Kontrollmöglichkeiten bedingen keinen personellen Mehraufwand bei den für die Kontrollen zuständigen Behörden des Bundes und der Länder.
5. Die notwendige Ausrüstung von Fahrzeugen mit Kontrollgeräten betrifft nur nicht-gebietsansässige Verkehrsunternehmen, da die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeuge bereits aufgrund der EG-Regelung mit Kontrollgeräten ausgerüstet sein müssen.
6. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.
7. Umwelt- und frauenpolitische Belange werden nicht berührt.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. **Zu Artikel 1** (Fahrpersonalgesetz)

Zu Nummer 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2)

Bei Buchstabe a handelt es sich um eine redaktionelle Änderung. Durch Buchstabe b wird sichergestellt, daß auch Fahrzeugkombinationen vom Fahrpersonalgesetz erfaßt werden, bei denen das zulässige Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeugs unterhalb von 2,8 t liegt, das zulässige Gesamtgewicht der Gesamtkombination jedoch über 2,8 t bzw. über 3,5 t (vgl. Artikel 4 Nr. 1 Verordnung [EWG] Nr. 3820/85).

Zu Nummer 2 (§ 2)

Abgesehen von einer redaktionellen Überarbeitung wird nunmehr klargestellt, daß sich die Ermächtigungen zum Erlaß von Durchführungsverordnungen auch auf die Regelung der jeweiligen Bußgeldtatbestände beziehen (§ 2 Nr. 1 und 2, jeweils Buchstabe e).

Zu Nummer 3 (§ 3)

Der bisherige Absatz 2 kann entfallen, da Absatz 1 keinerlei Einschränkung enthält, also auch auf solche Mitglieder des Fahrpersonals anzuwenden ist, die von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht erfaßt werden.

Zu Nummer 4 (§ 4)

Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung der Überschrift an den Inhalt der Vorschrift.

Buchstabe b

Erforderliche Bezugnahme auf die durch das Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) erfolgte Erweiterung der Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr, z. B. bei der Kontrolle von Omnibussen.

Buchstabe c

Bei aa) handelt es sich um eine notwendige Ergänzung, weil die zunehmende „Leasing-Praxis" dazu führt, daß Unternehmer und Fahrzeughalter nicht immer identisch sind. Der Kreis der Auskunftspflichtigen muß daher entsprechend erweitert werden.

Der durch bb) eingefügte zusätzliche Satz soll sicherstellen, daß der Aufbewahrungspflicht (vgl. insbesondere Artikel 14 Abs. 2 der Verordnung [EWG] Nr. 3821/85) stets nachgekommen bzw. die Exkulpationsmöglichkeit, der Fahrer habe das Schaublatt nicht ausgehändigt, erschwert wird.

Buchstabe d

Hier handelt es sich um eine redaktionelle Präzisierung des Rechts der Bediensteten der Aufsichtsbehörden, in Wahrnehmung ihrer Befugnisse auch Grundstücke, Betriebsanlagen, Geschäftsräume und Beförderungsmittel zu betreten, einschließlich des Rechts Untersuchungen durchzuführen.

Buchstabe e

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 5 (Neufassung von § 5)

Die bisherige Regelung bezog sich ausschließlich auf Maßnahmen beim Fehlen von Tätigkeitsnachweisen. Diese Regelung wird nunmehr wie folgt erweitert:

- Möglichkeit zur Untersagung der Weiterfahrt nicht nur bei Fehlen von Tätigkeitsnachweisen, sondern auch bei bestimmten Sachverstößen (Überschreiten der höchstzulässigen Tageslenkzeit, Nicht-Einhaltung der Mindestruhezeit),
- Zulässigkeit der Einziehung von Tätigkeitsnachweisen oder Kontrollgeräten zur Beweissicherung,
- Möglichkeit, nicht in einem EG-Staat oder einem EWR-Staat zugelassene Fahrzeuge an den EG-Außengrenzen zurückzuweisen, wenn Kontrollmittel- oder Sachverstöße vorliegen.

Zu Nummer 6 (§ 6)

Folgeänderung

Zu Nummer 7 (Neufassung von § 7)

Durch § 7 wird eine angemessene Reaktionsmöglichkeit für den Fall geschaffen, daß eine angeordnete Sicherheitsleistung nicht sofort erbracht wird.

Zu Nummer 8 (Aufhebung der §§ 7 a, 7 b und 7 c)

Die in den aufgehobenen §§ 7 a, 7 b und 7 c enthaltenen Bewehrungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 sowie des AETR werden nunmehr über ein Blankett und die Bezeichnung der Tatbestände in der Fahrpersonalverordnung geregelt. Damit besteht die Möglichkeit einer schnelleren Anpassung der Ordnungswidrigkeitentatbestände an Änderungen der zugrundeliegenden Sachregelung. Die Regelung im Rahmen der Fahrpersonalverordnung erfolgt durch Artikel 2 dieses Gesetzes und wird daher zeitgleich mit der Aufhebung der §§ 7 a, 7 b und 7 c in Kraft treten.

Zu Nummer 9 (Neufassung von § 8)

Absatz 1 beinhaltet Blankette zur Bewehrung von Rechtsverordnungen nach § 2 Nr. 2 Buchstabe b und Nr. 3 sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 und des AETR. Weiter beinhaltet dieser Absatz die Bewehrung neuer Gebote und Verbote (§ 4 Abs. 3 Satz 2, Abs. 5 Satz 5, § 5 Abs. 1 und § 7 des Entwurfs).

Mit Absatz 2 wird die bisherige Differenzierung der Höchstbeträge für Geldbußen nach Sach- bzw. Kontrollmittelverstößen aufgegeben. Dies erscheint angezeigt, weil es sich anderenfalls „lohnt", Sachverstöße durch Kontrollmittelverstöße zu „kaschieren".

Zu Nummer 10 (neuer § 9)

Redaktionelle Änderungen des bisherigen § 8;

Wegfall von Absatz 3: Folgeänderung des Wegfalls von § 7 c Abs. 1 Nr. 5.

Zu Nummer 11 (Aufhebung von § 8 a)

Folgeänderung

Zu Nummer 12 (Streichung der Berlin-Klausel)

Klarstellung

Zu Nummer 13 (neuer § 10)

Die Anwendung der in § 2 genannten Regelungen, insbesondere der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85, sowie des AETR bedingt zu einem gewissen Teil die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten. Andernfalls wäre die zum Schutze des Gemeinwohls notwendige Überwachung der Einhaltung der in § 2 genannten fahrpersonalrechtlichen Vorschriften nicht oder nicht im ausreichenden Maße möglich.

Mit § 10 erfolgt eine Regelung für die datenschutzrechtliche Behandlung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrpersonalgesetz. Dabei werden die zuständigen Behörden der Länder in die Regelung miteinbezogen. Die Regelung orientiert sich an der durch das Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 hinsichtlich der Rechte und Pflichten des Bundesamtes für Güterverkehr geschaffenen datenschutzrechtlichen Regelung des § 63 des Güterkraftverkehrsgesetzes, enthält aber demgegenüber in Absatz 7 eine insoweit der allgemeinen Wertung des Bundesdatenschutzgesetzes entsprechende Klausel, die den Belangen der Gefahrenabwehr und der Strafverfolgung Rechnung trägt.

Die ergänzende Anwendbarkeit des Bundesdatenschutzgesetzes bleibt unberührt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Individualrechte der Betroffenen wie Auskunft, Berichtigung und Schadensersatz.

Zu Nummer 14

Folgeänderung

2. **Zu Artikel 2** (Fahrpersonalverordnung)

Zu Nummer 1 (§§ 1 bis 3)

Streichung wegen Wegfalls der bisherigen AETR-Regelung („Persönliches Kontrollbuch"). Neuregelung siehe Nummer 3.

Zu Nummer 2 (§ 4)

Redaktionelle Präzisierung.

Zu Nummer 3 (§ 5)

§ 5 beinhaltet nunmehr eine Durchführungsvorschrift zu Artikel 10 des neugefaßten AETR (Einbau- und Benutzungspflicht für Kontrollgeräte).

Zu Nummer 4 (§ 6)

Buchstabe a

Die Regelung bezieht sich auf den Einsatz von Fahrten auf Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km. Diese Fälle sind von der EG- bzw. AETR-Regelung freigestellt.

Nach der früheren Regelung (Nr. 52 der Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung – AVAZO) mußten die Fahrer der vorgenannten Linienbusse wöchentliche Ruhezeiten von durchschnittlich mindestens 30 Stunden einlegen. Diese Zeiten konnten als Teilabschnitte von mindestens 36 und 24 Stunden auf jeweils zwei Wochen aufgeteilt werden. Schon vor Außerkraftsetzung der AVAZO durch das Arbeitszeitrechtsgesetz vom 6. Juni 1994 waren Fahrer von Linienbussen bis zu 50 km der entsprechenden EG-Regelung unterworfen worden (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 2 FPersV bzw. Artikel 2 Nr. 3 der Verordnung zur Änderung fahrpersonal- und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. Juli 1990 – BGBl. I S. 1484).

Die Neuregelung bedeutete, daß Fahrer von Linienbussen entsprechend der EG-Regelung nunmehr eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden einlegen müssen, und zwar spätestens nach sechs Tageslenkzeiten bzw. nach sechs Kalendertagen.

Die Spitzenverbände des öffentlichen Personennahverkehrs haben darauf hingewiesen, daß die Neuregelung zu erheblichen Problemen bei den betrieblichen Dispositionen bzw. beim Einsatz des Fahrpersonals führt, nicht zuletzt auch wegen der bestehenden Betriebs- und Beförderungspflichten. Die Verbände wünschen daher eine Rückkehr zur alten AVAZO-Regelung.

Die vorgesehene Änderung stellt eine Kompromißlösung dar: Beibehaltung der Mindestdauer der wöchentlichen Ruhezeit von 45 Stunden, jedoch Verzicht auf die Verpflichtung zur Einlegung wöchentlicher Ruhezeiten nach sechs Tageslenkzeiten bzw. sechs Tagen, d. h. Wiederherstellung der Aufteilbarkeit auf Zweiwochenzeiträume.

Buchstabe b

Folgeänderung

Buchstabe c

Das ohnehin problematische Kontrollmittel „Persönliches Kontrollbuch" erscheint nach dem Wegfall als AETR-Kontrollmittel (vgl. Nummern 1 und 3) auch für Fahrzeuge im Sinne von § 6 Abs. 1 Nr. 1 (Güterverkehrsfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t bis zu 3,5 t) nicht mehr sinnvoll. Ob und welche Art von Kontrollmitteln in diesem Bereich künftig vorgesehen werden sollen, wird noch geprüft (ggf. erfolgt rechtzeitig weitere Änderung der Fahrpersonalverordnung).

Buchstabe d

Folgeänderung

Zu Nummer 5 (§ 8)

Bußgeldtatbestände bei Zuwiderhandlungen gegen die Einbau- und Benutzungspflichten von „AETR-Kontrollgeräten". Im übrigen Folgeänderungen.

Zu Nummer 6 (Neufassung von § 9)

Bußgeldtatbestände bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Es handelt sich um die insbesondere unter Rechtsförmlichkeitsgesichtspunkten überarbeitete Fassung des bisherigen § 7a des Fahrpersonalgesetzes.

Zu Nummer 7 (neuer § 10 und neuer § 11)

§ 10 enthält Bußgeldtatbestände bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Es handelt sich um die redaktionell insbesondere unter Rechtsförmlichkeitsgesichtspunkten überarbeitete Fassung des bisherigen § 7c des Fahrpersonalgesetzes.

§ 11 enthält Bußgeldtatbestände bei Zuwiderhandlungen gegen das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR). Die Bußgeldtatbestände beziehen sich nunmehr auf die geänderte Fassung des AETR (Anpassung an die EG-Regelung). Durch das vorliegende Gesetz ist sichergestellt, daß die Regelung der neuen AETR-Bußgeldtatbestände zeitgleich mit der Inkraftsetzung des neuen AETR wirksam wird (vgl. Erläuterungen zu Artikel 7).

Zu Nummer 8

Folgeänderung

3. **Zu Artikel 3** (Güterkraftverkehrsgesetz)

   Auf die Monatsübersichten für den Werkfernverkehr kann verzichtet werden. Die Monatsübersichten werden nicht mehr für statistische Zwecke benötigt. Auch als Mittel, die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zum Werkfernverkehr zu überwachen, sind die Monatsübersichten nur bedingt tauglich. Der große Aufwand für die Unternehmer bei der Führung und Vorlage der Monatsübersichten steht dabei außer Verhältnis zur geringen Kontrolltauglichkeit.

4. **Zu Artikel 4** (Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG)

   Folgeänderungen wegen der Streichung der Monatsübersichten für den Werkfernverkehr.

5. **Zu Artikel 5** (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

   Klarstellung, daß künftige Änderungen der Fahrpersonalverordnung und der Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung wieder durch Rechtsverordnung erfolgen können.

6. **Zu Artikel 6** (Neufassung)

   Dieser Artikel ermächtigt den Bundesminister für Verkehr zur Neubekanntmachung der dort genannten Gesetze und Verordnungen. Dies ist aufgrund der zahlreichen Änderungen durch das vorliegende Gesetz erforderlich.

7. **Zu Artikel 7** (Inkrafttreten)

   Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

   Das Gesetz soll sobald wie möglich in Kraft treten, und zwar insbesondere im Hinblick auf die bereits am 24. April 1992 bzw. 28. Februar 1995 wirksam gewordenen Änderungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR). Voraussetzung hierfür ist die entsprechende Anpassung der Bußgeldtatbestände, wie dies durch Artikel 2 vorgesehen ist. Die Regelung zum Inkraftsetzen des neuen AETR wird separat erlassen werden und zeitgleich mit dem vorliegenden Gesetz in Kraft treten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb** (§ 4 Abs. 3 FPersG)

   In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist in § 4 Abs. 3 folgender Satz anzufügen:

   „Der Unternehmer hat den Mitgliedern des Fahrpersonals hierüber eine Quittung auszustellen."

   Begründung

   Mit diesem Zusatz entsteht eine effektive Kontrollmöglichkeit und eine Exkulpationsmöglichkeit für das Fahrpersonal, denn die meisten „Verluste" von Schaublättern erfolgen bei der Abgabe der Schaublätter vom Fahrer an den Unternehmer.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d** (§ 4 Abs. 5 Satz 1 FPersG)

   In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d ist in § 4 Abs. 5 Satz 1 das Wort „üblichen" zu streichen.

   Begründung

   Nach der Formulierung des Entwurfs wäre kein Betretungsrecht gegeben, wenn der Betrieb z. B. ausnahmsweise an Sonn- und Feiertagen arbeitet. Gerade in diesem Fall setzt eine wirksame Kontrolle jedoch die Besichtigung der Arbeitsstätte voraus. Außerdem dürfte es im Einzelfall schwierig sein, die „übliche" Arbeitszeit rechtlich zu definieren. Eine entsprechende Regelung ist auf Empfehlung des Bundesrates in § 17 Abs. 5 des Arbeitszeitgesetzes auch erfolgt.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d** (§ 4 Abs. 5 nach Satz 2 FPersG)

   In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d ist in § 4 Abs. 5 nach Satz 2 folgender Satz einzufügen:

   „Soweit sich Mitglieder des Fahrpersonals mit ihren Fahrzeugen auf Grundstücken Dritter aufhalten, haben Eigentümer und Besitzer das Betreten ihrer Grundstücke zu dulden."

   Begründung

   Die heutige Verkehrsdichte gestattet insbesondere innerhalb von großen Städten vielfach keine Kontrollen auf offener Straße. Um die Einhaltung der Sozialvorschriften gleichwohl auch außerhalb der Betriebe kontrollieren zu können, nutzen die Beauftragten der Aufsichtsbehörden die Aufenthalte von Fahrern und Fahrzeugen auf Umschlagplätzen (z. B. Großmärkten), die sich in der Regel im Eigentum oder Besitz Dritter befinden. Letztere machen gelegentlich gegenüber den Beauftragten der Aufsichtsbehörden ihr Hausrecht geltend. Den Aufsichtskräften muß deshalb nicht nur auf Grundstücken der zu überwachenden Unternehmen, sondern auch auf Grundstücken Dritter ein Zutrittsrecht eingeräumt werden.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 7** (§ 7 FPersG)

   Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie die neue Vorschrift des Artikels 1 Nr. 7 (§ 7 FPersG) in Übereinstimmung mit der Systematik des allgemeinen Bußgeldverfahrens und des Strafprozeßrechts gebracht werden kann.

   Begründung

   Die durch § 7 FPersG neu eröffnete Möglichkeit, die Weiterfahrt zu untersagen, stellt sich als Maßnahme zur Durchsetzung einer angeordneten Sicherheitsleistung dar. Nach ihrer systematischen Stellung betrifft sie das Ordnungswidrigkeitenverfahren und dient – anders als die Bestimmung des § 5 FPersG – repressiven Zwecken.

   Sicherheitsleistungen in Straf- und Bußgeldverfahren können nach § 132 Abs. 1 StPO bzw. § 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 132 Abs. 1 StPO angeordnet werden. Wird eine solche Sicherheitsleistung nicht erbracht, dann kann – auch im Falle einer Straftat – nach § 132 Abs. 3 StPO nur die Beschlagnahme eines Gegenstandes angeordnet werden, sofern dieser dem Beschuldigten oder Betroffenen gehört.

   Eine punktuelle Erweiterung des Katalogs der zur Verfügung stehenden Maßnahmen allein im Bereich der Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrpersonalgesetz oder auch der Verkehrsordnungswidrigkeiten steht mit der Systematik, vor allem aber mit dem Stufenverhältnis zwischen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten nicht in Einklang.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 7** (§ 7 FPersG)

   Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob eine dem Artikel 1 Nr. 7 des vorliegenden Gesetzentwurfs entsprechende Vorschrift auch für andere straf- oder bußgeldbewehrte Verstöße im Straßenverkehr geschaffen werden sollte, um im Interesse der Verkehrssicherheit auch eine wirksamere Ahndung solcher Verstöße gegenüber ausländischen Tätern und Betroffenen zu ermöglichen.

Begründung

Nach den Erfahrungen der Polizei ist es bei Verkehrskontrollen, bei denen Verstöße auswärtiger Betroffener festgestellt werden, immer häufiger nicht möglich, eine angeordnete Sicherheitsleistung zu realisieren, da ausländische Kraftfahrer zunehmend, nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen, kein Bargeld oder nur geringe Mengen mit sich führen. Ihre notwendigen Ausgaben wickeln sie per Kreditkarte ab.

Die mögliche Durchsuchung zum Auffinden beschlagnahmegeeigneter Gegenstände verläuft meist erfolglos. Fahrzeug oder Ladung scheidet als Beschlagnahmegegenstand wegen der Eigentumsverhältnisse und wegen Unverhältnismäßigkeit in aller Regel aus. Eine zwangsweise Inbesitznahme der Kreditkarte kommt ebenfalls nicht in Betracht. Selbst wenn sie dem Betroffenen gehört, wäre der Polizei damit weder die Möglichkeit gegeben, sich mit Hilfe der Karte selbst Bargeld zu verschaffen, noch gibt es eine rechtliche Handhabe, das jeweilige Fahrpersonalmitglied dazu zu zwingen, sich mit Hilfe der Kreditkarte Bargeld für eine Sicherheitsleistung zu verschaffen. Allein die Möglichkeit für den Betroffenen, eine Sicherheitsleistung auch per Kreditkarte zu erbringen, hilft im Falle der Weigerung nicht. Diese Gegebenheiten führen mittlerweile häufig dazu, daß wegen der fehlenden Aussicht, ein Bußgeldverfahren sinnvoll durchzuführen, auf eine Anzeige von vornherein verzichtet werden muß.

Im Hinblick darauf, daß nicht absehbar ist, ob und wann es in Umsetzung des Schengener Abkommens zu einer Vereinbarung der Unterzeichnerstaaten über eine gegenseitige Vollstrekkungshilfe kommt, und mehr noch im Hinblick auf die übrigen, insbesondere osteuropäischen Staaten, bei denen auf absehbare Zeit zweifellos nicht mit der Schaffung einer grenzüberschreitenden Vollstreckungsmöglichkeit gerechnet werden kann, ist die Einführung einer entsprechenden Vorschrift, wie sie im Gesetzentwurf der Bundesregierung enthalten ist, mindestens mit der gleichen Dringlichkeit wie im Bereich des Fahrpersonalrechts auch für den Bereich der Straßenverkehrsverstöße nach dem Strafgesetzbuch und dem Straßenverkehrsgesetz geboten. Zudem würde die auf fahrpersonalrechtliche Verstöße beschränkte Einführung der Befugnis, die Weiterfahrt zu untersagen, um die Erbringung einer angeordneten Sicherheitsleistung zu erzwingen, zu nicht hinnehmbaren praktischen Unzuträglichkeiten führen. Werden neben einem solchen Verstoß andere, möglicherweise sogar schwerwiegendere straßenverkehrsrechtliche Verstöße festgestellt, die bei der Höhe der Sicherheitsleistung mit zu berücksichtigen sind, und leistet der Betroffene in einem solchen Fall die Sicherheitsleistung nur in Höhe des auf den fahrpersonalrechtlichen Verstoß entfallenden Teils, könnte er im übrigen an der Weiterfahrt nicht gehindert werden. Eine solche Inkonsequenz ginge nachhaltig zu Lasten der Glaubwürdigkeit und Wirksamkeit der Verkehrsüberwachung.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 9** (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 FPersG)

   In Artikel 1 Nr. 9 sind in § 8 Abs. 1 Nr. 1 nach dem Bezug „§ 2" die Wörter „Nr. 1 Buchstabe b," einzufügen.

   Begründung

   Eine Ordnungswidrigkeit liegt auch vor, wenn gegen eine aufgrund der EWG-Verordnungen Nr. 3820/85 sowie 3821/85 erlassene Rechtsverordnung über die Gestaltung und Behandlung der Tätigkeitsnachweise und Kontrollgeräte verstoßen wird.

7. **Zu Artikel 1 Nr. 9** (§ 8 Abs. 1 Nr. 3 FPersG)

   In Artikel 1 Nr. 9 ist § 8 Abs. 1 Nr. 3 wie folgt zu fassen:

   „3. als Unternehmer entgegen § 3 Satz 1 ein Mitglied des Fahrpersonals nach der zurückgelegten Fahrstrecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt,".

   Begründung

   Redaktionelle Klarstellung und Präzisierung der Vorschrift.

8. **Zu Artikel 1 Nr. 9** (§ 8 Abs. 2 FPersG)

   In Artikel 1 Nr. 9 ist § 8 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

   „(2) Vom Unternehmer oder Fahrzeughalter begangene Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 können mit einer Geldbuße bis zu einhunderttausend Deutsche Mark, von einem Mitglied des Fahrpersonals begangene Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden."

   Begründung

   Die im Gesetzentwurf vorgesehene Vereinheitlichung der Bußgelddrohung auf zehntausend Deutsche Mark bedeutet lediglich, daß nunmehr Verstöße gegen weniger bedeutende Vorschriften und gegen Formvorschriften mit Geldbußen bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden können. Die ursprünglich angestrebte Gleichbehandlung von Unternehmen bzw. Fahrzeughaltern mit dem Fahrpersonal wird nicht realisiert. Für beide Personengruppen bleibt es bei Verstößen gegen die wichtigsten materiellen Regelungen der Sozialvorschriften, nämlich die Lenk- und Ruhezeitvorschriften, bei der seit nahezu zwei Jahrzehnten geltenden Bußgelddrohung von zehntausend Deutsche Mark.

   Der Grundsatz der Gleichbehandlung verlangt jedoch eine Differenzierung der Bußgeldrahmen von Unternehmen bzw. Fahrzeughaltern und dem Fahrpersonal. Vielfach beruhen die Verstöße des Fahrpersonals auf den Dispositionen der Unternehmen. Diese und nicht das Fahrpersonal erzielen dabei die wirtschaftlichen Vorteile aus den begangenen Verstößen. Die im Gesetzentwurf

vorgesehene, einheitliche Bußgelddrohung berücksichtigt nicht diese unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen der Unternehmer bzw. Fahrzeughalter und des Fahrpersonals.

Auch der unbefriedigenden Akzeptanz der bußgeldbewehrten Vorschriften bei den Betroffenen wird die im Gesetzentwurf vorgesehene Höchstgrenze nicht gerecht. Schon Artikel 1 § 22 des Arbeitszeitrechtsgesetzes sieht für Verstöße der Arbeitgeber gegen arbeitszeitrechtliche Vorschriften eine Bußgelddrohung von dreißigtausend Deutsche Mark vor. Da das Fahrpersonalgesetz, anders als das Arbeitszeitrechtsgesetz, nicht nur dem Arbeitnehmerschutz, sondern auch dem Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren im Straßenverkehr dient, muß die Bußgelddrohung des Fahrpersonalgesetzes deutlich über der des Arbeitszeitrechtsgesetzes liegen.

9. **Zu Artikel 1 Nr. 9** (§ 8 Abs. 3 – neu – FPersG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 8 nach Absatz 2 folgender Absatz 3 anzufügen:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr erläßt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften über Regelsätze für Geldbußen (Bußgeldkatalog) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1. Die Vorschriften bestimmen unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit, in welchen Fällen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe die Geldbuße festgesetzt werden soll."

Begründung

Der durch Verordnung festgelegte und damit auch für die Gerichte bindende Bußgeldkatalog tritt an die Stelle des bisherigen Bußgeldkatalogs, der durch jeweiligen Ländererlaß nur für die Verwaltung bindend ist, ansonsten lediglich empfehlenden Charakter hat. Die Neuregelung ist aufgrund der Massenhaftigkeit der Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der weitgehenden Gleichartigkeit der Fälle notwendig. Es erscheint daher eine der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447) entsprechende Regelung zweckmäßig. Die gerade in diesem Zusammenhang zu fordernde bundeseinheitliche Praxis für die Bemessung der Geldbußen bzw. die Gleichbehandlung der Betroffenen durch die Gerichte kann einzig durch eine bundeseinheitlich geltende normative Regelung erreicht werden.

10. **Zu Artikel 1 Nr. 13** (§ 10 Abs. 1 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 13 ist § 10 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

„(1) Die nach § 9 für die Durchführung von Bußgeldverfahren zuständigen Behörden dürfen folgende personenbezogene Daten über laufende und abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen der in § 8 Abs. 1 genannten Ordnungswidrigkeiten speichern, verändern und nutzen, soweit dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben oder für Zwecke der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmens, bei dem der Betroffene angestellt ist, erforderlich ist:

1. Name, Anschrift, Geburtsdatum und Geburtsort des Betroffenen, Name und Anschrift des Unternehmens,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft sowie
5. die Höhe der Geldbuße und
6. das Datum der Verfahrenseinstellung, der Verwarnung oder des Erlasses des Verwarnungsgeldes."

Begründung

a) Im Sinne der Arbeitsökonomie und der Effizienz des Verwaltungshandelns ist es sinnvoll, die verfahrensrelevanten Daten schon bei der Aktenanlage und der Anzeigenauswertung zu speichern, um die Daten sowohl im Anhörungsverfahren nach § 55 OWiG als auch bei der Erstellung der Bußgeldbescheide im teilautomatisierten Verfahren zu nutzen. Es erscheint nicht sachgerecht, die erforderlichen Daten erst nach dem Abschluß des Bußgeldverfahrens zu erfassen. Ein unnötig erhöhter Verwaltungsaufwand wäre die Folge.

b) In § 66 Abs. 1 Nr. 1 OWiG werden hinsichtlich der Anforderungen an den Inhalt des Bußgeldbescheides „die Angaben zur Person des Betroffenen" genannt. Zu diesen Angaben zählt neben dem Geburtsdatum auch der Geburtsort. Dementsprechend sollte der Geburtsort des Betroffenen ebenso gespeichert werden wie das Geburtsdatum.

c) Die Speicherung des Datums der Verfahrenseinstellung bzw. des Erlasses der Verwarnung oder des Verwarnungsgeldes ist für eine behördeninterne Kontrolle der Verfahrensentscheidungen erforderlich. Darüber hinaus sieht das nationale Berichtsmuster nach Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 u. a. die Angabe der Anzahl der Verwarnungsgelder vor.

11. **Zu Artikel 1 Nr. 13**
(§ 10 Abs. 6 Satz 2 und 3 – neu – FPersG)

In Artikel 1 Nr. 13 sind in § 10 Abs. 6 folgende Sätze 2 und 3 anzufügen:

„Wurde das Bußgeld zwei Jahre nach Rechtskraft des Bußgeldbescheides noch nicht oder nicht vollständig gezahlt, so sind die nach den Absätzen 1 und 2 gespeicherten Daten erst bei Eintritt der Vollstreckungsverjährung zu löschen. Wurde der Betroffene schriftlich verwarnt oder

das Verfahren eingestellt, so sind die Daten zwei Jahre nach dem Erlaß der Verwarnung zu löschen."

Begründung

Die Ergänzungen durch die Sätze 2 und 3 stellen sicher, daß eine Löschung der Datensätze erst dann erfolgt, wenn das Bußgeldverfahren auch verwaltungstechnisch abgeschlossen ist. Dieses ist erst mit der Zahlung der Geldbuße oder mit dem Eintritt der Vollstreckungsverjährung der Fall. Satz 3 dient der Klarstellung, daß auch die Datensätze spätestens nach 2 Jahren zu löschen sind, in denen ein Bußgeldbescheid nicht erlassen wurde.

12. **Zu Artikel 1** (FPersG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren Handhabungen zu schaffen, mit denen Eingriffe an Kraftfahrzeugen oder Kontrollgeräten strafrechtlich verfolgt werden können, die Aufzeichnungen beeinflussen oder unterdrücken oder störende Einwirkungen auf den Aufzeichnungsvorgang des Kontrollgerätes in Gang setzen können, wenn sie zur Täuschung der für die Überwachung oder die Aufsicht über die Ausführung des Fahrpersonalgesetzes zuständigen Behörden dienen.

Eingriffe an Kraftfahrzeugen, die dazu dienen, Aufzeichnungen zu beeinflussen oder zu unterdrücken, sind insbesondere im Hinblick auf die dadurch ermöglichte Täuschung zu Lasten der Verkehrssicherheit verwerflich.

Nach §§ 267/268 StGB ist die Fälschung der Schaublätter strafbewehrt, insbesondere beispielsweise auch, wenn durch störende Einwirkungen auf den Aufzeichnungsvorgang das Ergebnis der Aufzeichnung beeinflußt wird (z. B. durch Betätigen eines Zwischenschalters, der das Kontrollgerät vorübergehend außer Betrieb setzt und damit Lenkzeiten unterdrückt). Demgegenüber sind Vorbereitungshandlungen, wie z. B. der Einbau eines Zwischenschalters, der die Fälschung erst ermöglicht, nicht strafbewehrt. Tatsächlich ist der Unrechtsgehalt des wohlüberlegten, vorsätzlichen Einbaus einer Zusatzvorrichtung zur Fälschung technischer Aufzeichnungen mindestens genauso groß wie die Benutzung. Der Einbau derartiger Einrichtungen ist schon deshalb mit allen Mitteln zu unterbinden, da die spätere Nutzung in der Praxis nur schwer nachweisbar ist.

13. **Zu Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe 0a – neu –** (§ 6 Abs. 1 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc (§ 8 Nr. 1 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc (§ 8 Nr. 2 FPersV)

In Artikel 2 Nr. 4 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe 0a einzufügen:

‚0a) In Absatz 1 wird der Bezug „Artikel 6 und 7 Abs. 1, 2, 4 und 5" durch den Bezug „Artikel 6, 7 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie Artikel 8" ersetzt.'

Folgeänderungen:

a) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc ist der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt zu ersetzen und folgender Halbsatz anzufügen:

‚außerdem werden nach dem Bezug „Artikel 7 Abs. 1, 2 oder 4 Satz 1" die Wörter „oder Artikel 8" eingefügt.'

b) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc ist der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt zu ersetzen und folgender Halbsatz anzufügen:

‚außerdem werden nach dem Bezug „Artikel 7 Abs. 1, 2 oder 4 Satz 1" die Wörter „oder Artikel 8" eingefügt.'

Begründung

Bei der Aufzählung der anzuwendenden Vorschriften über Tageslenkzeiten, Ruhezeitunterbrechungen sowie wöchentliche Ruhezeit sind die Vorschriften über die Einhaltung der täglichen Ruhezeitbestimmungen nach Artikel 8 EWG-Verordnung Nr. 3820/85 nicht aufgeführt. Es sind jedoch nicht nur die wöchentlichen, sondern auch die täglichen Ruhezeiten einzuhalten.

Damit sind auch auf diese Fahrzeuge die flexibleren Bestimmungen der EWG-Verordnung anzuwenden.

Im übrigen Folgeänderungen beim Bußgeldtatbestand von Fahrer- bzw. Unternehmerverstößen gegen die Ruhezeitbestimmungen des Artikels 8 der EWG-Verordnung Nr. 3820/85.

14. **Zu Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe c und d** (§ 6 Abs. 6 und 7 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd (§ 8 Nr. 1 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe dd (§ 8 Nr. 2 FPersV)

In Artikel 2 Nr. 4 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

‚c) Die bisherigen Absätze 6 und 7 werden Absätze 7 und 8 mit folgender Fassung:

„(7) Fahrer der in Absatz 1 Nr. 1 genannten Kraftfahrzeuge müssen, sofern diese Fahrzeuge nicht nach Absatz 2 ausgenommen sind, in übersichtlicher Form Aufzeichnungen über die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten führen. Die Aufzeichnungen müssen für jeden Tag getrennt erfolgen. Die Fahrer müssen jedes Blatt der Aufzeichnungen mit Vor- und Zuname, dem Datum und dem amtlichen Kennzeichen des gefahrenen Fahrzeuges versehen. Alle Eintragungen sind unverzüglich vorzunehmen. Die

Fahrer haben die Aufzeichnungen des laufenden Tages und der beiden vorhergehenden Kalendertage mitzuführen sowie zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen. Nach Ablauf dieser Tage sind die Aufzeichnungen dem Unternehmer auszuhändigen und von diesem ein Jahr lang aufzubewahren und auf Verlangen vorzulegen. Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, die Aufzeichnungen wöchentlich oder, im Fall der Verhinderung, sobald wie möglich zu prüfen und die Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Beachtung der Sätze 1 bis 6 zu gewährleisten.

(8) Aufzeichnungen nach Absatz 7 sind entbehrlich, wenn

1. ein im Fahrzeug befindliches Kontrollgerät (Fahrtschreiber gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder EG-Kontrollgerät gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85) während der gesamten Dauer der Schicht in Betrieb ist und die Dauer der Lenkzeit aufzeichnet und
2. im Falle der Verwendung eines Fahrtschreibers gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die Schicht und die Pausen jeweils bei Beginn und am Ende für jeden Fahrer auf dem Schaublatt besonders vermerkt werden.

Der Unternehmer hat in den Fällen des Satzes 1 dem Fahrer vor Beginn der Fahrt Schaublätter in ausreichender Anzahl auszuhändigen. Die Bauart des Kontrollgeräts muß nach § 22a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder nach den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften genehmigt sein. Für den Bau und den Betrieb des Kontrollgeräts gilt § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechend. Absatz 7 Sätze 5 bis 7 gelten entsprechend." '

Folgeänderungen:

a) In Artikel 2 Nr. 4 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

   „d) Die bisherigen Absätze 8 und 9 werden Absätze 9 und 10."

b) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b ist Doppelbuchstabe dd wie folgt zu fassen:

   ‚dd) Die bisherigen Buchstaben c und d werden Buchstaben d und e mit folgender Fassung:

   „d) entgegen § 6 Abs. 7 Sätze 1 bis 4 Aufzeichnungen nicht oder nicht vollständig führt, entgegen § 6 Abs. 7 Satz 5 die Aufzeichnungen nicht mit sich führt oder nicht vorlegt, entgegen § 6 Abs. 7 Satz 6 die Aufzeichnungen dem Unternehmer nicht aushändigt,

   e) entgegen § 6 Abs. 7 Sätze 5 bis 7 in Verbindung mit § 6 Abs. 8 Satz 5 Arbeitszeitnachweise nicht mitführt oder nicht vorlegt." '

c) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe c ist Doppelbuchstabe dd wie folgt zu fassen:

   ‚dd) Die bisherigen Buchstaben c, d und e werden Buchstaben d, e und f mit folgender Fassung:

   „d) entgegen § 6 Abs. 7 Satz 6 die Aufzeichnungen nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt,

   e) entgegen § 6 Abs. 7 letzter Satz die Aufzeichnungen nicht prüft oder nicht für die ordnungsgemäße Führung der Nachweise sorgt,

   f) entgegen § 6 Abs. 8 Satz 2 Schaublätter nicht aushändigt oder entgegen § 6 Abs. 7 Sätze 5 bis 7 in Verbindung mit § 6 Abs. 8 Arbeitszeitnachweise nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt." '

Begründung

Für die Fahrer der in Absatz 1 Nr. 1 genannten Fahrzeuge enthält die Verordnung Lenk- und Ruhezeitvorschriften. Die Einhaltung dieser Vorschriften kann durch die Aufsichtsbehörden nur dann überwacht werden, wenn die Fahrer wie bisher einer Pflicht zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten unterliegen. Bisher geschah dieses unter Verwendung des persönlichen Kontrollbuches nach dem AETR. Nachdem das AETR jedoch ein Kontrollbuch nicht mehr kennt, bedarf es einer Ersatzregelung. Die bisherigen Möglichkeiten, anstelle von handschriftlichen Aufzeichnungen die Aufzeichnungen von Fahrtenschreibern oder mechanischen Kontrollgeräten zu verwenden, soll beibehalten werden.

Die Folgeänderungen enthalten notwendige Bußgeldbewehrungen.

15. **Zu Artikel 2 Nr. 6** (§ 9 Nr. 3 Buchstabe b FPersV)
    Nr. 7 (§ 11 Nr. 2 Buchstabe b FPersV)

   a) In Artikel 2 Nr. 6 ist in § 9 Nr. 3 Buchstabe b das Wort „jeweils" durch das Wort „auch" zu ersetzen.

   b) In Artikel 2 Nr. 7 ist in § 11 Nr. 2 Buchstabe b das Wort „jeweils" durch das Wort „auch" zu ersetzen.

Begründung zu a) und b)

Die Formulierung des Regierungsentwurfs läßt eine Ahndung lediglich in den Fällen zu, in denen dem Unternehmer anhand der Schaublätter, Frachtbriefe, Dispositionspläne etc. nachgewiesen werden kann, daß der Fahrer die Touren unter Einhaltung der Sozialvorschriften nicht schaffen konnte.

Der Unternehmer wird aber vollständig aus seiner Verantwortung entlassen, dafür Sorge zu tragen, daß die bei ihm angestellten Fahrer die Lenk- und Ruhezeiten beachten.

Die Anwendung des § 130 OWiG (Verletzung der Aufsichtspflicht in Betrieben und Unternehmen) setzt voraus, daß der Unternehmer gegen betriebsbezogene Pflichten verstößt, deren Verletzung mit Strafe oder Geldbuße bedroht ist.

Soll der Unternehmer nicht völlig aus der Verantwortung entlassen werden, durch eine – wenigstens stichprobenartige – Überwachung seiner Fahrer seinen Beitrag für die Einhaltung der Sozialvorschriften in seinem Betrieb zu leisten, so ist eine weitere Fassung, als im Regierungsentwurf vorgesehen, erforderlich. Hierbei stellt die Formulierung im bislang geltenden Fahrpersonalgesetz die Minimalforderung dar.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1

Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb (§ 4 Abs. 3 FPersG)

Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit für eine derartige Regelung.

Die Verkehrsunternehmen sind mit ähnlichen Pflichten ohnehin schon stark belastet (z. B. im Rahmen des Fahrpersonalrechts Verpflichtung zum Ausstellen von Bescheinigungen über arbeitsfreie Tage nach § 4 FPersV). Die Akzeptanz der Sozialvorschriften steigt durch derartige Anforderungen nicht. Es sollte daher zunächst abgewartet werden, ob die nunmehr erstmalig eingeführte Verpflichtung des Fahrers, Tätigkeitsnachweise dem Unternehmer wieder auszuhändigen, noch einer zusätzlichen Quittierungspflicht bedarf.

Zu Nummer 2

Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d (§ 4 Abs. 5 Satz 1 FPersG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 3

Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d (§ 4 Abs. 5 nach Satz 2 FPersG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Der Umstand, daß in Großstädten infolge der starken Verkehrsdichte Straßenkontrollen erschwert sind, rechtfertigt noch nicht die Verlagerung derartiger Kontrollen auf Grundstücke unbeteiligter Dritter. Hiergegen bestehen auch verfassungspolitische Bedenken.

Im übrigen ergibt sich aus der vom antragstellenden Land gegebenen Begründung, daß die Eigentümer der betreffenden Grundstücke in der Regel derartige Kontrollen dulden und nur „gelegentlich" ihr Hausrecht geltend machen. Aus der Sicht der Bundesregierung besteht schon deswegen kein Handlungsbedarf.

Zu Nummer 4

Artikel 1 Nr. 7 (§ 7 FPersG)

Der Empfehlung sollte aus der Sicht der Bundesregierung nicht gefolgt werden.

§ 7 ermöglicht eine abgestufte Folge von rechtlich zulässigen Reaktionen auf die Nicht-Erbringung von angeordneten Sicherheitsleistungen. Die nach § 132 Abs. 3 StPO mögliche Beschlagnahme ist nur ultima ratio. Insofern fügt sich die vorgesehene Regelung in sinnvoller Weise in die allgemeine Regelung ein.

Zu Nummer 5

Artikel 1 Nr. 7 (§ 7 FPersG)

Die Bundesregierung betrachtet eine erweiterte Regelung im Sinne der Empfehlung des Bundesrates als unverhältnismäßig.

Straf- und bußgeldbewehrte Verstöße des Fahrpersonalrechts betreffen den Güter- und Personenverkehr. Das in der Regel in einem Arbeitsverhältnis stehende Fahrpersonal hat im Begehungs- oder Zulassungsstaat im allgemeinen einen Ansprechpartner, der über eine entsprechende Kommunikationstechnik verfügt. Auf diese Weise sind die Fahrer in der Lage, für die Beibringung der angeordneten Sicherheitsleistung Sorge zu tragen.

Im Bereich der sonstigen Verkehrsordnungswidrigkeiten sind dagegen weit überwiegend Kraftfahrer privater Pkw betroffen. Die Situation ist kaum vergleichbar. Die Ausweitung der Regel, daß bei nicht erbrachter Sicherheitsleistung die Weiterfahrt mit dem benutzten Kraftfahrzeug untersagt werden kann, bedarf daher einer besonders sorgfältigen Prüfung. Dabei ist dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstärkte Beachtung zu schenken, insbesondere dann, wenn der Betroffene nicht Eigentümer des Kraftfahrzeugs ist.

Zu Nummer 6

Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 FPersG)

Die Bundesregierung sieht für eine derartige Ergänzung keine Notwendigkeit. Verstöße gegen Vorschriften nach den Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 sowie nach dem AETR werden als Ordnungswidrigkeiten von § 8 Abs. 1 Nr. 2 FPersG-E erfaßt. Dies gilt auch für Verstöße gegen Vorschriften über die Gestaltung und Behandlung der Tätigkeitsnachweise und Kontrollgeräte (vgl. die entsprechenden Einzeltatbestände der §§ 9, 10 und 11 FPersV-E).

Eine Ausnahme bildet lediglich Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe a des AETR (neu). Eine auf § 8 Abs. 1 Nr. 2 gestützte unmittelbare Bewehrung dieser Vorschrift ist nicht möglich, weil diese Norm nicht den Anforderungen genügt, die im Hinblick auf den Bestimmtheitsgrundsatz an eine zu bewehrende Vorschrift zu stellen sind, und weil es auch an einem konkreten Handlungsgebot oder -verbot fehlt.

Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe a AETR wird aber durch § 5 FPersV-E „umgesetzt". Diese Umsetzungsvorschrift ist so gestaltet, daß sie einer Bußgeldbewehrung zugänglich ist. Damit handelt es sich aber bei der zu bewehrenden Vorschrift unmittelbar um eine nationale Vorschrift. § 8 Abs. 1 Nr. 2 FPersG-E findet daher für diesen „AETR-Tatbestand" aus-

nahmsweise keine Anwendung. Aus diesem Grunde mußte der für nationale Regelungen vorgesehene § 8 Abs. 1 Nr. 1 FPersG-E durch eine zusätzliche Bezugnahme auf den AETR-Tatbestand des § 2 Nr. 2 Buchstabe b FPersG-E ergänzt werden; die konkrete Bußgeldbewehrung findet sich dementsprechend nicht in § 11 FPersV-E, sondern in § 8 Nr. 1 und 2 jeweils Buchstabe b FPersV-E (Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b und c).

Alle übrigen Verstöße gegen Kontrollmittelvorschriften des AETR und der EG-Regelungen sind durch § 8 Abs. 1 Nr. 2 FPersG-E abgedeckt und entsprechend in den §§ 10, 11, 12 FPersV-E konkretisiert.

Die gewünschte Ergänzung von § 8 Abs. 1 Nr. 1 FPersG-E würde daher zu einer unnötigen Doppelregelung führen.

Zu Nummer 7

Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 1 Nr. 3 FPersG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 8

Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 2 FPersG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Nach der Änderung der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur „fortgesetzten Handlung" können Sachverhalte grundsätzlich nur noch einzeln bewertet und ggf. geahndet werden. Schon deswegen besteht, worauf auch seitens einiger Länder in der Diskussion im federführenden Ausschuß hingewiesen wurde, keine Notwendigkeit, den Bußgeldrahmen für sog. Unternehmerverstöße höher anzusetzen als den für Fahrerverstöße. Vielmehr dürfte die entsprechende Differenzierung im Rahmen des zwischen den Ländern abgestimmten Bußgeldkataloges voll ausreichen. (Danach führt z. B. eine von einem Unternehmer veranlaßte Lenkzeitüberschreitung um eine Stunde zu einem dem Unternehmer aufzuerlegenden Bußgeld von 160 DM.)

Der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse kann durch eine entsprechende Anhebung der für die Festlegung von Geldbußen maßgeblichen Regelsätze Rechnung getragen werden; die jetzt vorgesehene Obergrenze dürfte aber auch dann ausreichen.

Bei der Differenzierung des Bußgeldrahmens für Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Arbeitszeitrechtsgesetz lagen insofern andere Voraussetzungen vor, als die Änderung der Rechtsprechung zur fortgesetzten Handlung noch nicht erfolgt war.

Die vorgeschlagene Differenzierung begegnet bei einer im internationalen Wettbewerb stehenden Branche wie der des Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrs auch grundsätzlich ordnungspolitisches Bedenken. Die Bundesregierung strebt daher eine EU-mäßig abgestimmte und harmonisierte Regelung der Sanktionen der Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr an.

Zu Nummer 9

Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 3 – neu – FPersG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Gegen einen Bußgeldkatalog mit Verordnungsrang bestehen vor allem folgende Bedenken: Mögen auch die Verstöße zahlreich und objektiv gleichartig sein, so kann doch der nach § 17 Abs. 3 Satz 1 OWiG maßgebliche Vorwurf, der den Täter betrifft, je nach Ausgestaltung des Einzelfalls sehr unterschiedlich sein. Diese Unterschiede beim Schuldvorwurf, bei dem die Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen Unternehmer und Fahrpersonal eine erhebliche Rolle spielen kann, lassen sich in einem Bußgeldkatalog nicht erfassen. Dies könnte sogar dazu führen, daß Gerichte im Hinblick auf § 17 Abs. 3 und 4 OWiG von dem Bußgeldkatalog, der ja nur Verordnungsrang hätte, abweichen würden.

Im übrigen ist der von einem Land gezogene Vergleich mit der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 nur bedingt zutreffend. Die Gleichartigkeit von normalen Verkehrsverstößen ist viel eher gegeben als bei Verstößen gegen fahrpersonalrechtliche Vorschriften, die von Fall zu Fall sehr unterschiedlich gelagert sein können. In diesem Bereich fehlt es vor allem auch im Vergleich zu den normalen Verkehrsverstößen an der Massenhaftigkeit der Vorgänge. (Im Jahre 1994 ergingen wegen Verstößen gegen fahrpersonalrechtliche Vorschriften in der Bundesrepublik Deutschland 73 687 Bußgeldbescheide, davon 2 528 im Personenverkehr.)

Zu Nummer 10

Artikel 1 Nr. 13 (§ 10 Abs. 1 FPersG)

Dem Vorschlag wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß

- in der vorgeschlagenen Nummer 6 das Wort „Verfahrenseinstellung" gestrichen wird

  und

- Absatz 6 um folgenden Satz ergänzt wird:

  „Daten eingestellter Verfahren sind unverzüglich zu löschen."

Begründung

Eine Speicherung von Daten über durch Einstellung abgeschlossene Bußgeldverfahren entspricht nicht dem Zweck der Speicherung und ist daher nicht erforderlich.

Zu Nummer 11

Artikel 1 Nr. 13 (§ 10 Abs. 6 Satz 2 und 3 – neu – FPersG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 12

Artikel 1 (Fahrpersonalgesetz)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Ahndung von vorbereitenden Handlungen als Straftat bedeutet eine weitere Vorverlagerung der Strafbarkeit. Derartige Regelungen bedürfen daher einer besonderen Begründung, insbesondere zur Notwendigkeit aus fachlicher Sicht. Die vom Bundesrat gegebenen Hinweise vermögen als Begründung nicht zu überzeugen.

Der Einbau von Zusatzeinrichtungen, die eine Unterbrechung der Aufzeichnungen des Kontrollgerätes ermöglichen, ist technisch keineswegs einfach. Dies beruht nicht zuletzt auf der Art und Weise, wie das Kontrollgerät aufgrund der sehr detaillierten Einbau- und Benutzungsvorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in das Fahrzeug integriert ist. Diese Anforderungen sind durch die Verordnungen (EWG) Nr. 3688/92 und Nr. 2479/95 insofern noch weiter verschärft worden, als nunmehr die Verbindungskabel zwischen dem Kontrollgerät und dem Impulsgeber entweder durch einen durchgehenden Mantel aus rostfreiem Stahl oder elektronisch geschützt sein müssen. Damit sind die technischen Möglichkeiten, die Funktionsfähigkeit von Kontrollgeräten einzuschränken, noch weiter verringert, wenn nicht im Regelfall beseitigt worden.

Auch sind Manipulationen des Kontrollgerätes in jedem Fall erkennbar. Nach der Verordnung (EWG) Nr. 3314/90 müssen Kontrollgeräte so gebaut sein, daß jede Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes wie auch jedes Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses auf dem Schaublatt „gesondert markiert" werden. Auch durch den Einsatz spezieller Testgeräte ist die Polizei in der Lage, Eingriffe in die Elektronik der Kontrollgeräte bereits bei Straßenkontrollen zu erkennen. Da in der Bundesrepublik Deutschland jährlich mehr als 15 Millionen Schaublätter überprüft werden, ist das Risiko des Offenbarwerdens von Manipulationen beträchtlich. Der „Anreiz" zu Manipulationen oder entsprechenden vorbereitenden Handlungen ist damit deutlich reduziert.

Im übrigen werden etwaige Manipulationsmöglichkeiten durch die von der EU-Kommission vorgeschlagene Einführung eines völlig neuartigen Kontrollgerätes („Black box" mit Chipkarte zur Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten) noch weiter eingeschränkt.

Nach Auffassung der Bundesregierung reicht zur Ahndung von „Kontrollmittelverstößen" das vorhandene strafrechtliche (§§ 267, 268 StGB) und bußgeldrechtliche (§§ 7ff. FPersG in der geltenden Fassung) Instrumentarium aus.

Zu Nummer 13

Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe 0a – neu –
(§ 6 Abs. 1 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc
(§ 8 Nr. 1 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc
(§ 8 Nr. 2 FPersV)

Dem Vorschlag wird zugestimmt, hinsichtlich der Folgeänderungen mit folgenden Maßgaben:

1. Bei Einbeziehung des Artikels 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in die Bußgeldbewehrung des § 8 Nr. 1 Buchstabe c und Nr. 2 Buchstabe c FPersV-E ist zu beachten, daß nicht der gesamte Artikel 8 einer Bewehrung zugänglich ist. So wird Artikel 8 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bereits über Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, der ebenfalls in § 8 Nr. 1 Buchstabe c und Nr. 2 Buchstabe c FPersV-E zitiert ist, bewehrt. Des weiteren ist Artikel 8 Abs. 4 und 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 als Erlaubnistatbestände nicht bewehrbar.

   In § 8 Nr. 1 Buchstabe c und Nr. 2 Buchstabe c FPersV-E ist daher lediglich auf Artikel 8 Abs. 1, 2 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 Bezug zu nehmen. Auf die Fassung der vergleichbaren Bußgeldvorschriften des § 9 Nr. 1 Buchstabe c und Nr. 3 Buchstabe b FPersV-E wird insoweit verwiesen.

2. Als weitere Folgeänderung ist § 6 Abs. 4 FPersV zu streichen.

   Begründung

   Die Einbeziehung der Ruhezeiten in § 6 Abs. 1 FPersV bezieht sich auch auf nicht in einem Arbeitsverhältnis stehende Kraftfahrer („Selbstfahrende Unternehmer"). Die bisherige Spezialregelung für dessen Personenkreis erübrigt sich daher.

Zu Nummer 14

Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe c und d
(§ 6 Abs. 6 und 7 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd
(§ 8 Nr. 1 FPersV)
Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe dd
(§ 8 Nr. 2 FPersV)

Die Bundesregierung rät von einer solchen Regelung ab. Handschriftliche Aufzeichnungen als Kontrollmittel haben sich nicht bewährt. Eintragungen werden leicht „vergessen" oder sind, weil lediglich gedächtnisgestützt, unzutreffend.

Die Bundesregierung prüft daher die Möglichkeit, auch für Güterverkehrsfahrzeuge im Sinne von § 6 Abs. 1 Nr. 1 FPersV zur Überwachung der vorgeschriebenen höchstzulässigen Lenk- und Mindestruhezeiten ein Kontrollgerät in der Art des EG-Kontrollgerätes vorzuschreiben. Eine derartige Regelung hat sich die Bundesrepublik Deutschland im Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 1. August 1979 auch für nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge ausdrücklich vorbehalten (vgl. BGBl. 1979 II S. 932ff.). Ein Kontrollgerät kann daher sowohl bei in- wie auch ausländischen Fahrzeugen vorgeschrieben werden.

Allerdings sollten die Einzelheiten einer solchen Regelung noch mit den Ländern abgestimmt werden; dies ist für Anfang des Jahres 1997 vorgesehen. Das Ergebnis kann dann noch in die Beratungen des vorliegenden Gesetzentwurfes einbezogen werden.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, daß die vorgeschlagenen Bußgeldvorschriften nicht dem üblichen

nebenstrafrechtlichen Duktus entsprechen und daher ggf. noch der Überarbeitung bedürfen.

Zu Nummer 15

Artikel 2 *Nr.* 6 (§ 9 Nr. 3 Buchstabe b FPersV)
Nr. 7 (§ 11 Nr. 2 Buchstabe b FPersV)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

In § 9 Nr. 3 Buchstabe b und § 11 Nr. 2 Buchstabe b FPersV-E ist die Beihaltung des Wortes „jeweils" unter rechtsförmlichen Gesichtspunkten zwingend erforderlich. In beiden Bußgeldvorschriften werden Sorgfaltspflichten des Unternehmers bewehrt. Diese sind in den Artikeln 6, 7 und 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, die von § 9 Nr. 3 Buchstabe b FPersV-E in Bezug genommen werden, sowie in den Artikeln 6, 7 und 8 AETR, die in § 11 Nr. 2 Buchstabe b FPersV-E zitiert werden, allerdings nicht normiert. Als Anknüpfungspunkte für die Sorgfaltspflichten können vielmehr lediglich Artikel 15 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Artikel 11 Abs. 1 AETR dienen. Diese Normen sind entsprechend der im Nebenstrafrecht üblichen Bewehrungstechnik in den Bußgeldvorschriften durch die Wendung „jeweils in Verbindung mit" zu zitieren.

Im übrigen dient die sprachliche Überarbeitung der geltenden § 7a Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b und § 7b Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b FPersG – diese Normen entsprechen § 9 Nr. 3 Buchstabe b und § 11 Nr. 2 Buchstabe b FPersV-E – lediglich einer Anpassung an die übliche Bewehrungstechnik; eine Einschränkung der Bußgeldbewehrung insgesamt ist damit nicht verbunden. Vielmehr würde gerade durch die Formulierung „auch in Verbindung mit" der Regelungszweck nicht erreicht. Die Formulierung „auch in Verbindung mit" wird im Nebenstrafrecht ausschließlich verwendet, um Ausdehnungsnormen in die Bewehrung einzubeziehen. Bei den hier einschlägigen § 15 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und § 11 Abs. 1 AETR handelt es sich aber nicht um Ausdehnungsvorschriften. Zudem nimmt die Wendung „auch in Verbindung mit" lediglich auf die unmittelbar zuvor zitierte Norm Bezug. Damit würden in § 9 Nr. 3 Buchstabe b FPersV-E lediglich Artikel 8 Abs. 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und in § 11 Nr. 2 Buchstabe b FPersV-E nur Artikel 8 Abs. 8 Satz 2 AETR „ausgedehnt". Ein solches Ergebnis wäre sachlich nicht vertretbar.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333